

Из результатов работы государственной комиссии, расследовавшей обстоятельства и причины гибели линкора «Новороссийск», следует, что линейный корабль погиб в результате одновременного воздействия двух немецких неконтактных донных мин, но при этом не исключалась и диверсия.

За время от начала войны и до конца обороны Севастополя в районе главной базы от взрывов донных неконтактных мин погибло четыре корабля и пять получили тяжелые повреждения. Но ни на одном из этих кораблей не было сквозных разрушений, как это случилось на линкоре. От взрыва мин, как правило, в результате сильного гидравлического удара, распространяющегося по всему корпусу корабля, появляются гофры, разрывы по сварным швам листов обшивки корпуса, трещины, ослабевают или выпадают заклепки. Продольный и поперечный набор корпуса корабля, в том числе палубы и платформы, деформируются, рвется в местах сварных соединений.

Таким образом, характер гидравлического удара по корпусу корабля в результате внешнего подводного взрыва донной мины носит явно выраженный деформирующий характер, сопровождаемый мощным сотрясанием всех конструкций корабля.

Личный состав кораблей взрывом мин сильно травмируется, и особенно люди, находящиеся внутри корпуса. Наиболее характерные повреждения при этом — травмы головы, переломы костей конечностей и позвоночника. Люди, находящиеся на верхней палубе в момент взрыва от гидравлического удара по корпусу корабля, подбрасываются вверх, а иные падают за борт

корабля, в море. Очень часто от такого удара люди теряют сознание и, когда, попав в море, приходят в себя, то не помнят, как они оказались в воде, за бортом корабля.

Сила гидравлического удара донной мины зависит от глубины, где лежит мина. Взрыв мины на глубине 30 метров — самый опасный для корабля. Он создает распространяющееся сферическое поле мощного давления воды, которым и поражает корпус корабля по всей его длине.

Характер же повреждений на линкоре «Новороссийск», на мой взгляд, никаким образом не соответствует характеру повреждений, возникающих от взрыва донной мины, и тем более — двух донных мин.

Приходится удивляться, что ответственные эксперты в период работы комиссии согласились с мнением подрыва линкора от взрыва донной мины. Однако сделанные в документе дополнения «о возможности диверсий» говорят о больших сомнениях ответственных за решение лиц в правильности миной версии подрыва корабля. Скорее всего, учитывая политическую и экономическую обстановку того времени, руководящие деятели страны решили этот принципиальный вопрос «спустить на тормозах».

В моем понимании — подрыв линкора «Новороссийск» носит чисто диверсионный характер в любом случае, кто бы его ни произвел. Однако характер сделанного государственной комиссией вывода говорит о том, что под понятием «возможность диверсии» она понимала, что осуществление этой операции возможно не немецкими силами, а какой-либо другой заинтересованной в этом страной или странами.

Может быть, здесь проматривается и временной фактор в подготовке диверсии, а именно возможность ее осуществления непосредственно перед взрывом. Не случайно комиссия очень много времени уделила изучению вероятности проникновения диверсантов в Севастопольскую бухту в период этого события.

Возникает и сомнение в установке немцами миной «банки» в 1944 году или ранее, так как совпадение вероятностей местоположения

произошло только потому, что фугас был заложен весьма искусно и умело. Видимо, взрыватель был взведен с расчетом приведения его в действие через интервал времени «якс» и не ранее, чем через время, необходимое для включения линкора в состав ВМФ нашего государства и полного его освоения.

Линкор довольно долгое время стоял в средиземноморских портах после выхода Италии из войны. В период стоянки корабля в этих

СУЩЕСТВУЕТ ЛИ «ЧЕРНОГО» ОТСЕК

Расс. Редкина, 24.X.1984

мин и линкора делает эту версию маловероятной. Постановка мин в период непосредственно перед катастрофой также вызывает сомнение, поскольку диверсанты оказались бы в весьма опасной ситуации. Вероятность их обнаружения была бы достаточно велика.

И самое главное, как уже излагалось выше, характер повреждений на линкоре не говорит в пользу миной версии взрыва. По характеру разрушений на линкоре в результате взрыва можно считать, что взрывной заряд был заложен внутрь линкора задолго до взрыва и не иначе, как в период подготовки корабля к передаче Советскому Союзу.

Адмирал Г. Левченко пишет в своих мемуарах, что при приеме корабля в Албании все было неоднократно проверено, но осмотр ничего не дал. Очевидно, это

портах присмотр и уход за ним были плохими. В это время была весьма реальной обстановкой для возможности закладки фугаса. Злоумышленники могли заранее все тщательно продумать и с большим искусством установить заряд при весьма надежной его маскировке. В пользу этого говорит случай, что выбор места установки заряда был самым оптимальным как для создания на линкоре после взрыва ситуации неизбежной его гибели, так и обеспечения максимальной скрытности места установки фугаса. Это место было уготовано модернизацией корабля в 1936—1937 годах. Конечно, судостроители не предполагали, что место сочленения двух носовых оконечностей будет являться самым опасным участком на корабле.

В результате весовой пе-

регрузки носовой оконечности, длиной около трети корабля, при повреждении корпуса в этом районе и последующем затоплении всех носовых помещений возможны образование катстрофического дифферента и потеря действующей площади ватерлинии, а также — снижение поперечной и продольной остойчивости при затоплении помещений, расположенных выше броневой палубы, что и приведет к опрокидыванию корабля.

ТАЙНА

{А?
957.

Безусловно, злоумышленники об этом коварном месте хорошо знали. Не случайно князь Боргезе (отмечено в его воспоминаниях «10 флотилия МАСС») со своими людьми демонстрировал военному командованию Италии способность диверсантов осуществлять диверсии именно на линкоре, одиночном «Джулио Чезаре». В то время имитационный взрыв был успешно осуществлен, и командование благословило Боргезе на осуществление таких операций.

Так, на мой взгляд, зарождались мысли по подготовке и осуществлению диверсии на линкоре «Новороссийск».

В августе 1995 года я прочитал статью капитана 2 ранга в отставке Ю. Лепехова, посвященную гибели линкора «Новороссийск». Автор в марте 1949 года,

будучи командиром трюмной группы, т. е. спустя месяц после прихода корабля в Севастополь, делал осмотр трюмов линкора. Он пишет: «На 23 шпангоуте я обнаружил переборку, в которой флорные вырезы оказались заваренными. Сварка показала мне довольно свежей по сравнению со сварными швами на переборках. Подумал, как узнать, что находится за этой переборкой? Если вырезать автогеном, то может начаться пожар или даже может произойти взрыв. Решил проверить, что имеется за переборкой, путем высверловки с помощью пневматической машинки. На корабле такой машинки не оказалось. Я в тот же день доложил об этом командиру дивизиона живучести. Докладил ли он об этом командованию? Я не знаю. Вот так этот вопрос остался забытым».

Только после этого сообщения, спустя 40 лет, я узнал об этом исключительно важном обстоятельстве дела. Подумать только! На корабле оказалось большое помещение, которое никто не осматривал все пять лет. Согласно Корабельному уставу, все помещения должны осматриваться несколько раз в году специальной постоянной корпусной комиссией под председательством старшего помощника. При этом осматривается состояние корпуса и всех корпусных конструкций во всех помещениях корабля. По результатам работы комиссии составляется акт осмотра. Последний утверждается командиром корабля. Все акты обязательно контролируются ответственным лицом эксплуатационного отдела технического управления флота для принятия решения о производстве необходимых работ либо аварийно, либо в период плановых ремонтов корабля.

Отсюда ясно, что комиссия прошла мимо важнейшего фактора: на корабле имеется помещение, которое не имеет доступа и не осматривается.

Наличие сварных швов на переборке в этом помещении говорило о том, что оно ранее было доступно для осмотра. Его изолировали, сделали тайным, скрытым от людей, образовался зашитый карман, в который нельзя хозяину этого кармана опустить туда руку или заглянуть туда. Безусловно, это было сделано кем-то в нарушение всех законов кораблестроения. Считаю, что это уникальное событие на корабле и сыграло роковую роль в деле осуществления диверсии.

Помещение, о котором идет речь, расположено между 23-м и 52-м шпангоутами и имеет объем не менее 70—80 м³. Взрыв произошел в центре этого помещения. Центральная ось разрушенного объема корпуса проходит по 38-му шпангоуту. По ширине и длине разрушенных частей корпуса корабля видно, что заряд был уложен между новым и старым днищем, в помещении объемом 23—26 кубических метров, расположенном между 34—41-м шпангоутами.

О наличии этого помещения, недоступного для обзора, никто, кроме капитана 2 ранга в отставке Ю. Лепехова, не знал, а при работе госкомиссии по расследованию взрыва никто об этом «наверх» не докладывал.

Очень возможно, что «начинка» тайного отсека и стала той бомбой замедленного действия, которая погубила линкор «Новороссийск».

Контр-адмирал в отставке
В. САМАРИН,
бывший флагманский
механик ЧФ, член ВНО.